

TERMO 16868

PATENTE 11153

DATA 06/09/1920



DC00164G40003660SOS



O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil,
 attendendo ao que requere u. Liberat. Huwyler, suizzo, engenheiro, estabelecido
 em Goldau, Cantão Schwyz, Suissa, por seu procurador Pedro Americo Werneck, brasileiro,
 advogado, residente nesta cidade do Rio de Janeiro,

resolue conceder-lhe, pelo prazo de quinze annos, o uso, gozo,
 beneficios e vantagens da sua invenção de "um carro de estrada de ferro
 para o transporte de cargas ou de gado, com uma prancha de construcção aperfeiçoada"

conforme
 o relatorio e desenhos depositado sob o n.º 16.868

O Ministro de Estado dos Negocios da Agricultura,
 Industria e Commercio assim o faça executar.

Rio de Janeiro, em seis de setembro de mil
 novecentos e vinte, nonagesimo nono da
 Independencia e trigecimo segundo da Republica.

Epitacio Pessoa
 Simoes Lopes

242
11153

N. 152-L-1920-

1920

Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio

DIRECTORIA GERAL DE INDUSTRIA E COMMERCIO

1.ª Secção

(INDUSTRIA)

Privilegio de Invenção -

Requerente - Sigbert Houwijzer -

Procurador - Pedro Americo Werneck -

5
A

514/5

11153

1000.

N.º 11153 *Amiz*

Memorial descriptivo da invenção de "um carro de estrada de ferro para o transporte de cargas ou de gado, com uma prancha de carregamento de construção aperfeiçoada" para que pretende privilegio de invenção Lyberat Huvýler, estabelecido em Golán, Cantão Schwyz, Suissa.

A presente invenção refere-se a um carro de carga, de estrada de ferro, para o transporte de mercadorias, bois e cavallos.

O objecto da invenção é proporcionar um dispositivo automatico para fixar a prancha de carregamento na sua posição de uso, sendo esse dispositivo simples e de facil manobra, mesmo na escu-ridão, por pessoas sem experiencia.

Os outros objectos da invenção referem-se a disposições e detalhes de construção que serão mais facilmente estabelecidos na especificação seguinte.

A fig. 1 é um alçado lateral.

A fig. 2 mostra a metade de um carro em secção pela linha A-B da fig. 1.

A fig. 3 é uma vista de frente da prancha de carregamento.

As figs. 4 e 5 mostram uma das peças de extremidade das guias da prancha, em posições diferentes.

A fig. 6 é uma vista superior de uma extremidade da prancha.

As figs. 7 e 8 mostram secções pelas linhas C-D e E-F da fig. 5.

O soalho 1 do carro é guarnecido de duas portas de correr

MW.

lateraes 2. No lado inferior do soalho 1, em linha com as portas lateraes 2, ha duas guias parallelas horizontaes 4, 5, fixas ás vigas 12 da armação. Cada guia é guarnecida, de cada lado, de um braço 6. Nas guias 4, 5, e nos entalhes dos braços 6, correm os roletes 7, dispostos nos cantos de uma prancha movel 8. A prancha 8 comprehende uma armação de ferro coberta de taboas. Para prender a prancha na sua posição, ha dois ganchos 9, 10, de comprimentos desiguaes, fixos a um veio commum 11 que tem moentes nas vigas 12 da armação do carro e que é guarnecido, de cada lado, de um cabo 15, por meio do qual os ganchos 9, 10 podem ser postos em contacto com os resaltos 17 da prancha 8. Os resaltos 17 são parallelos e inclinados e estão proximos das extremidades da prancha 8. Dois esbarros 14 (fig. 3) limitam o movimento do veio 11, e entre elles está um braço 16 do veio 11. Os dois ganchos 9 e 10 são governados por uma mola 55. Elles se deslisam sobre os resaltos 17, quando a prancha 8 se move sobre as suas guias 4, 5. Em cada braço 6 ha um entalhe inclinado de guia 18, que se dirige para cima e que termine em um entalhe curto e horizontal 19. Afim de levar a prancha 8 para a sua posição de uso, ella é retirada de sob o soalho 1. Os roletes 7 da extremidade deanteira da prancha saem dos braços 6, porem os roletes 7 da extremidade trazeira da prancha passam dos entalhes horizontaes para os entalhes de guia 18, 19; depois disto, a extremidade trazeira da prancha 8 acha-se no nivel do soalho 1, (fig. 2, em linhas ponteadas). Afim de guiar os roletes 7 da extremidade trazeira da prancha 8, dos entalhes horizontaes dos braços 6 para os entalhes 18, ha uma peça de desvio 20 que comprehende uma alavanca de dois braços, articulada sobre um pino 22. Um braço 23, que se vae adelgaçando para a ponta, forma uma parte do entalhe de guia dos roletes 7; o outro braço 21 é guarnecido de uma fenda 24, dentro da qual se estende a extremidade 26 de uma segunda alavanca. A alavanca 26 está montada para se mover no braço 6 e estende-se com um braço curvo 28 para a passagem da prancha 8. Si a

prancha 8 estiver em baixo do soalho (fig. 5), o braço 39 da alavanca faz contacto com olla, e a peça de desvio 20 toma a posição em que a lingua 23 guia os roletos trazeiros 7 para dentro do entalhe 18. Si a prancha 8 for retirada para a posição que se indica na fig. 2 (por linhas ponteadas), os roletes 7 da parte deanteira da prancha saem dos braços 6, e os roletes 7 da extremidade trazeira passam para os entalhes 18 e tocam nos esbarros 30 das molas que estão montadas na peça deanteira 32 dos braços 6. Logo que a prancha 8 deixa o braço 28, a lingua 23 move-se para cima, pois o peso das partes 21, 26, excede o das partes 25, 28. A prancha 8 é presa na sua posição de carregamento por meio de uma alavanca de dois braços 39, 40, montada em cada peça 6, sobre uma cavilha 41. O braço 39 estende-se para a passagem dos roletes 7 e é ahí mantido, fig. 4, pelo braço pesado 40. Ha um terceiro braço 45 que está preso á cavilha 41; uma cavilha de fixação 43 faz contacto com este braço. As cavilhas 43 estão fixas a uma haste 44 que é guarnecida, em cada extremidade, de um cabo 42. Nas figs. 5 e 4, as cavilhas 43 prendem as alavancas 39, 40, e a prancha 8 está presa na sua posição. Para soltar a prancha 8, os cabos 42 são girados de modo que o braço 39 doize o entalhe 19. Movendo-se a prancha 8 para a sua posição de uso, ella é automaticamente presa contra algum deslocamento accidental. Para levar outra vez a prancha para baixo do soalho, os braços 39 são retirados da passagem dos roletes 7, pelo movimento da haste 44, e a prancha é levada para traz. Os roletes 7 da parte trazeira e superior da prancha 8 descem pelo entalhe 18, e a prancha pode ser empurrada para baixo do soalho. Os roletes 7 passam pela peça de desvio 20 no lado opposto, estando a lingua 23 na sua posição mais elevada (fig. 4). Enquanto a prancha 8 se move, os ganchos 9, 10, correm sobre o resalto 17 até cahir na sua extremidade trazeira. Quando a prancha estiver na sua posição propria, as suas extremidades se estendem o sufficiente para serem usadas como um segundo degrau. Os roletes 52, na extre-

midado deanteira dos braços 6, facilitam o movimento da prancha 8.

A prancha pode ser retirada de qualquer lado do carro, está sempre ligada com elle, e não perturba, de modo nenhum, a construção geral do carro.

Os roletes 51, nos lados menores da prancha, podem facilmente acompanhar o carro, caso este se mova quando a prancha estiver fóra.

Pode haver grades de abrir e fechar, ou trilhos nos lados do carro, que podem ser usados em caso de necessidade.

Em resumo, reivindico como pontos e caracteres constitutivos da presente invenção o seguinte:

1. Um carro de estrada de ferro para o transporte de cargas ou de gado, comprehendendo, em combinação as seguintes partes: uma prancha de carregamento; roletes na referida prancha; duas barras de guia, fixas abaixo do soalho do carro, em linha com as portas lateraes do carro; uma peça de guia, nas extremidades de cada barra de guia, tendo cada peça de guia um entalhe horizontal, em linha com a barra de guia correspondente e um entalhe ascendente que se desvia do referido entalhe horizontal; peças de desvio, para dirigirem os roletes do entalhe horizontal para o entalhe ascendente, comprehendendo cada peça de desvio uma lingua que se estende para a passagem dos roletes; dispositivos para regular a posição dessa peça de desvio pela acção da gravidade e pela acção da prancha de carregamento; e dispositivos para fixar a peça de desvio, quando ella estiver em uso ou fóra de uso.

2. Um carro de estrada de ferro para o transporte de cargas ou de gado, comprehendendo, em combinação, as seguintes partes: uma prancha de carregamento; roletes na referida prancha; duas barras de guia, fixas abaixo do soalho do carro, em linha com as portas lateraes do carro; uma peça de guia, nas extremidades de cada barra de guia, tendo cada peça de guia um entalhe horizontal em linha com a barra de guia correspondente e um entalhe

Vista S

N. 11. 153

[Handwritten signature]

Fl. 1

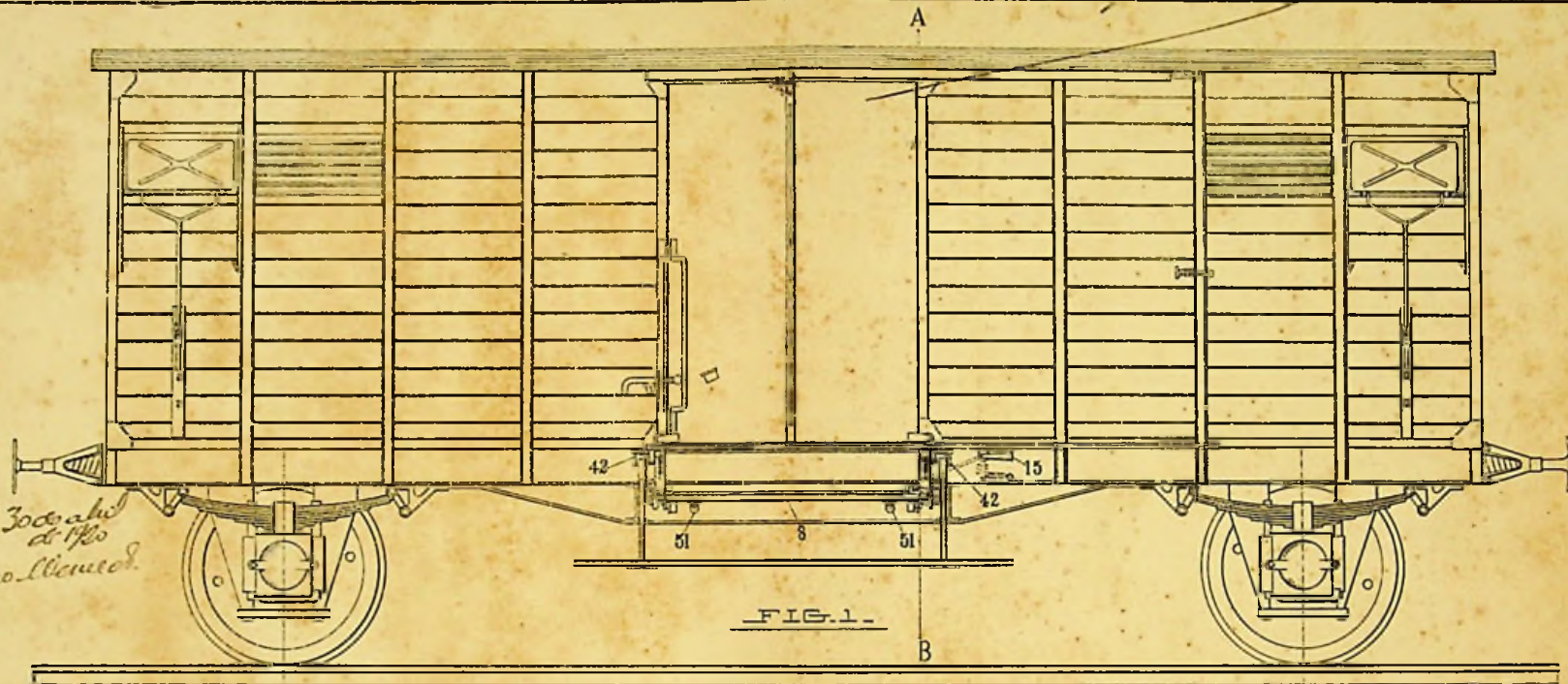


FIG. 1.

*Rio de Janeiro, 30 de abril de 1853
Ped. Cuervo Lencor.*

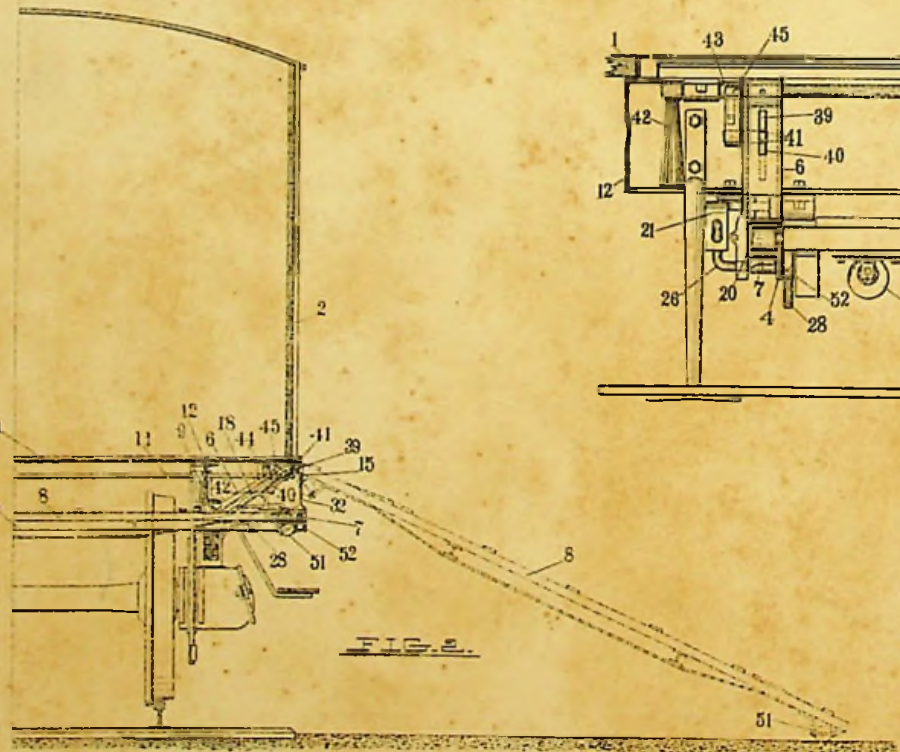


FIG. 2.

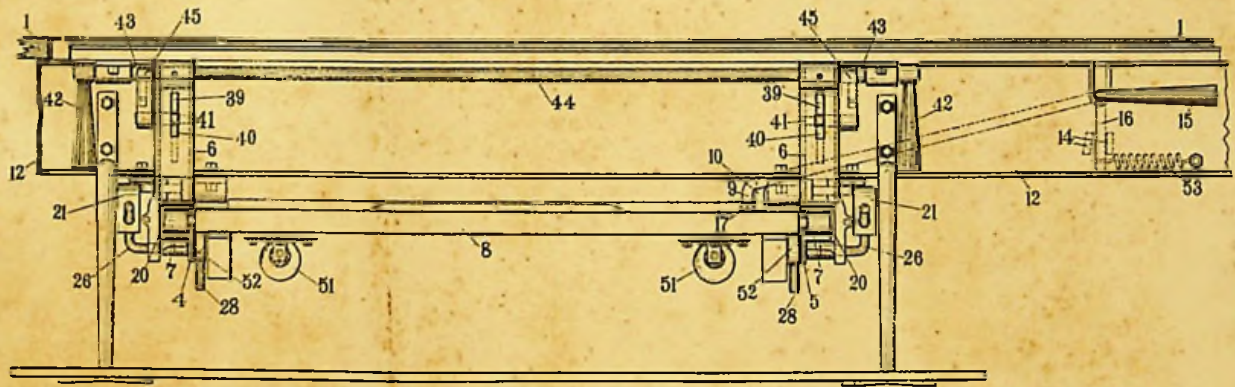


FIG. 3.

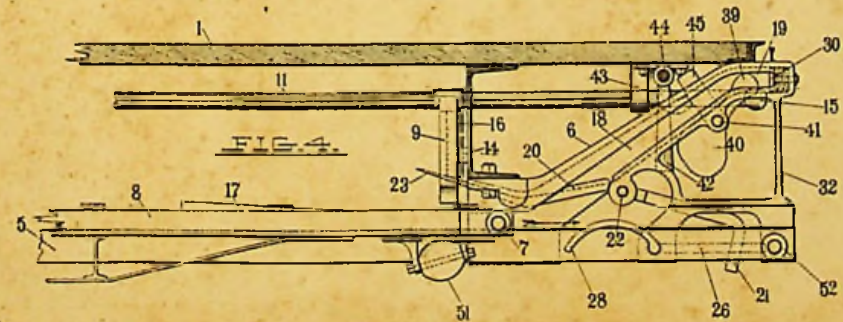


FIG. 4.

Escala: Schema

Videa

11. 1883.

Smith

Fig. 1

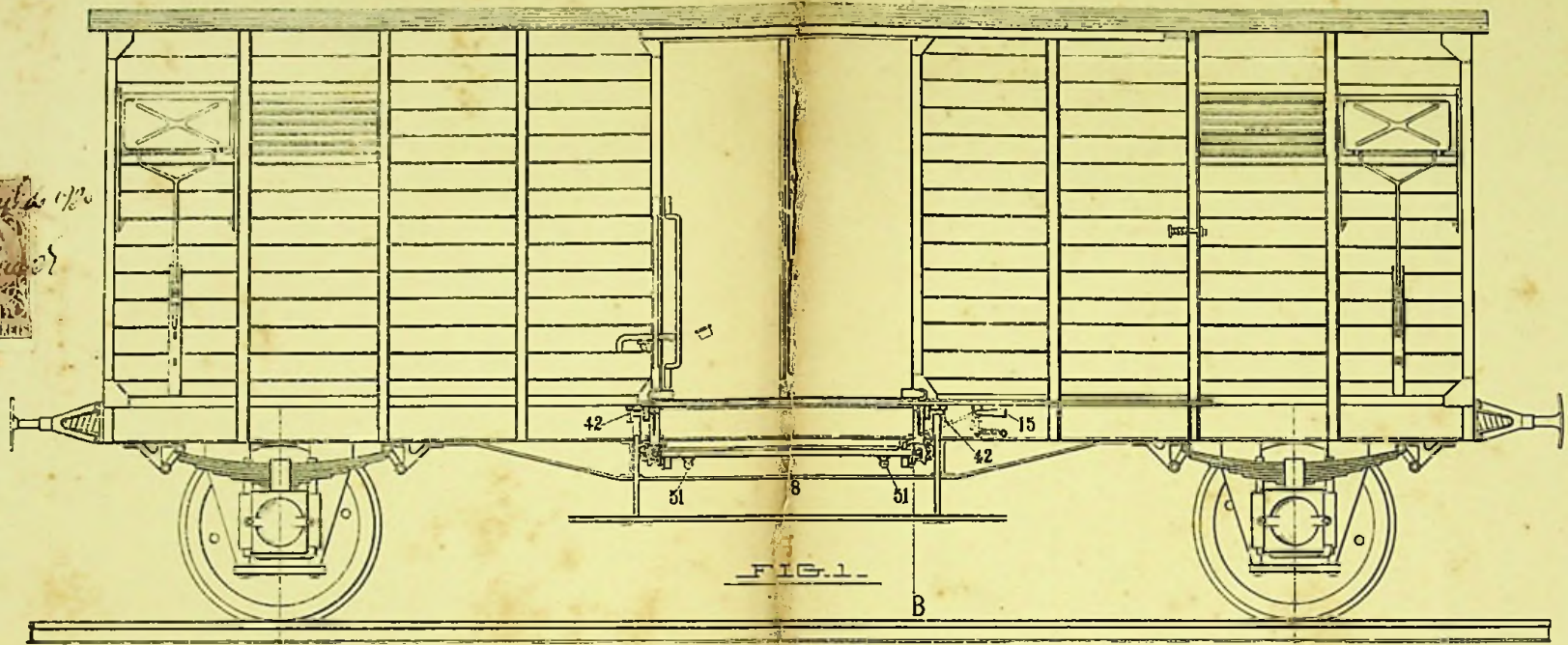


FIG. 1.

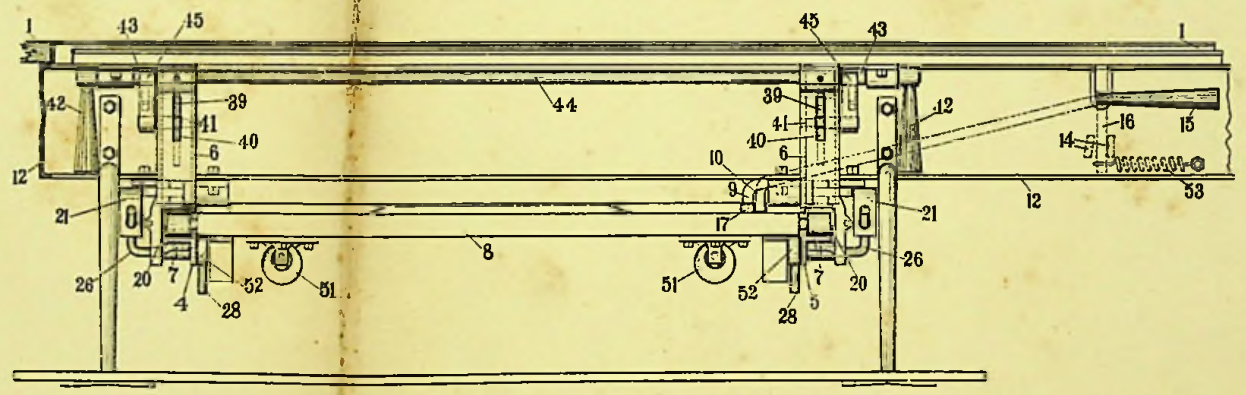


FIG. 3.

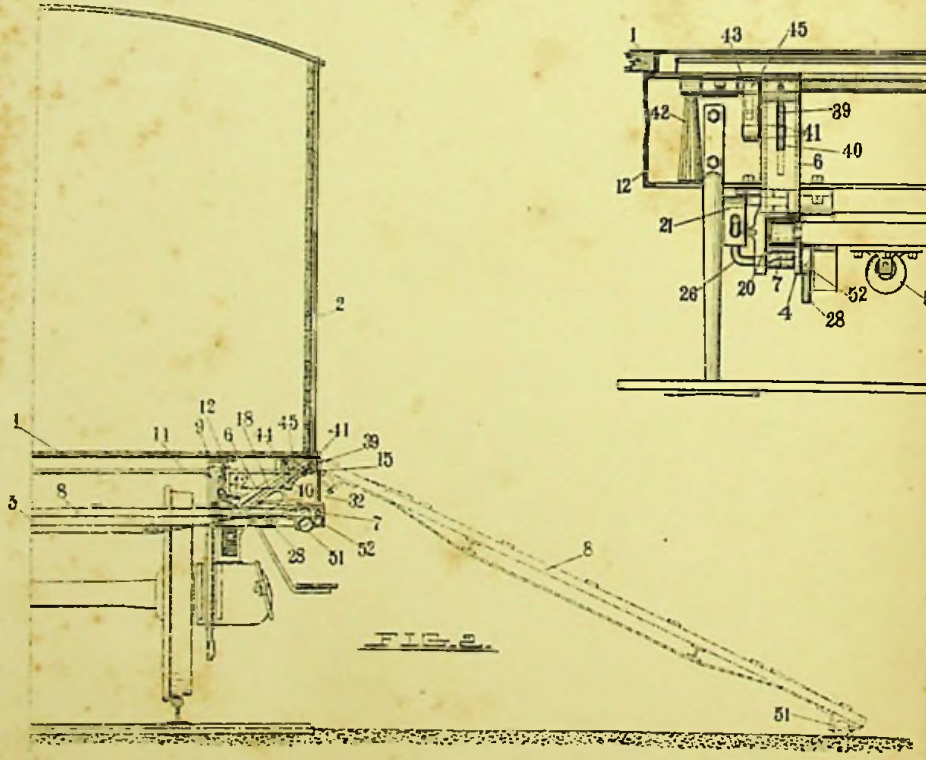


FIG. 2.

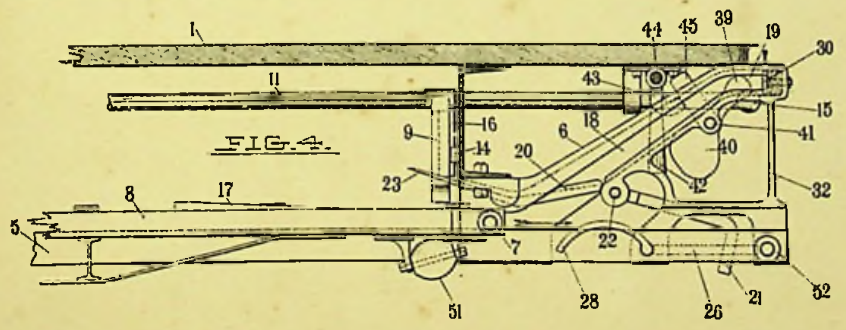


FIG. 4.

Escala: Schema

Velas

N. 11. 153

[Handwritten signature]

A-2

FIGS.

FIG. 7.

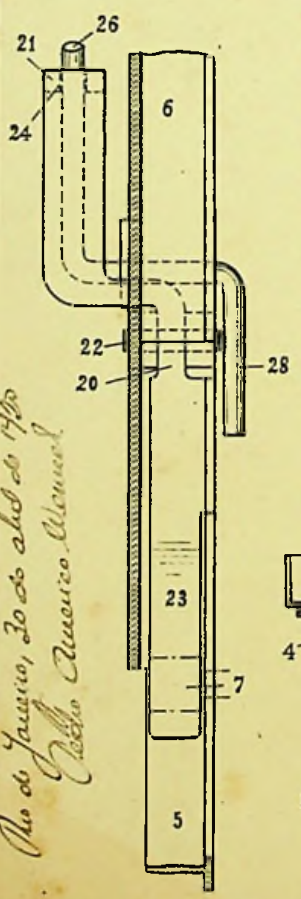
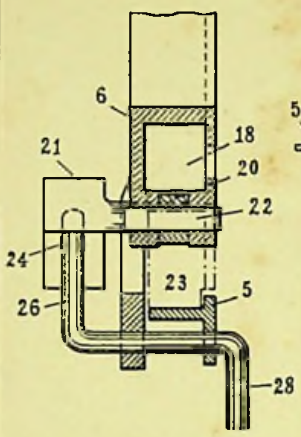


FIG. 8.

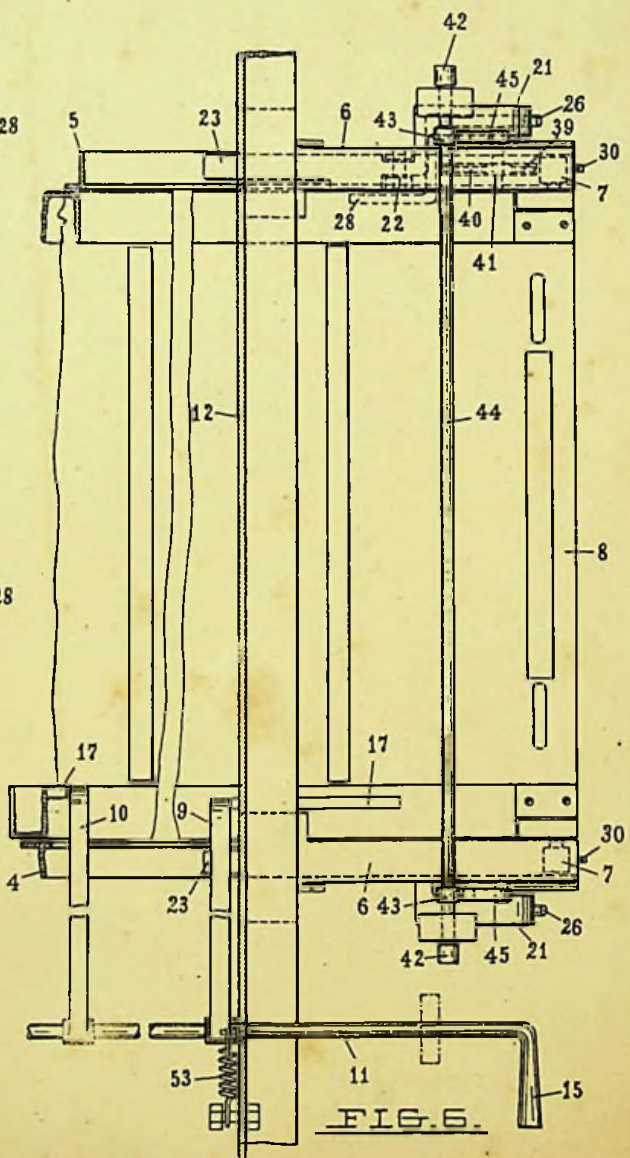
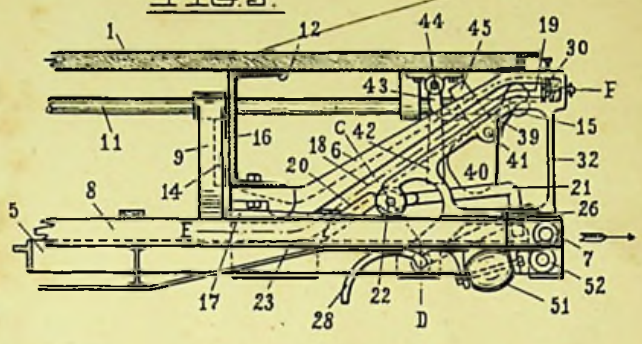


FIG. 6.

*Pro de Janeiro, 20 de abril de 1900
Câmbio Quaresima Manoel*

Escala: Schema